

15. Liessmann, K.P.: Teorija neobrazovanosti. Zablude društva znanja, Naklada Jesenski i Turk, Zagreb, 2008.
16. Mann, C.L. & Rosen, D.H.: APEC and the New Economy, Institute for International Economics, 2001.
17. Mujić, N. i Legčević, J.: Razvoj ljudskog kapitala, novo bogatstvo nacije, Informatologia, 2008. 41(3), str. 196.-202.
18. North, K.: Upravljanje znanjem – Vođenje poduzeća usmjereno prema znanju, Naklada Slap, Zagreb, 2008.
19. Pastuović, N.: Kako do društva koje uči? Odgojne znanosti, 2006. vol. 8. br. 2. str. 421.-441.
20. Pavić Ž.: Poduzetništvo mladih i nova ekonomija, Ekonomski vjesnik, br. 1-2, prosinac 2008. str. 85.-93.
21. Petersen, V.S.: A Critical Rrewriting of Global Political Economy - Integrating reproductive, producitve and virtual economies, Routledge, 2003.
22. Škuflić, L. i Vlahinić-Dizdarević, N.: Koncept nove ekonomije i značaj informacijsko-komunikacijske tehnologije u Republici Hrvatskoj, Ekonomski pregled, 2003. 54 (5-6), str. 460.-479.
23. Šonje, V.: Izazov nove ekonomije: od računala i interneta do elektronskog novca, Privredna kretanja i ekonomska politika, 2001. br. 86. str. 64.-80.
24. Švarc, J.: Institucionalne pretpostavke tranzicije u gospodarstvo znanja: karika koja nedostaje, Društvena istraživanja, god. 15 (2006), br. 3 (83), str. 320.
25. Vercellone, C.: Rad, informacija i znanje u novom kapitalizmu: hipoteza o kognitivnom kapitalizmu, Ekonomski pregled, 2006. 57(11), str. 809.-825.
26. Vojnić, D.: Izlaganje na predstavljanju knjige Vladimira Veselice Globalizacija i nova ekonomija koja je održana na Ekonomskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, 3. srpnja 2007. Ekonomski pregled, 2007. 58(7-8), str. 489.-494.
27. Internet izvori
  - <http://www.baranja.net/modules.php?...>
  - <http://www.business.hr>
  - <http://www.hrcaak.srce.hr/index.php?...>
  - <http://www.internetindicators.com>
  - <http://www.pionline.org>
  - <http://www.public.mzos.hr/lgs.axd?...pdf>
  - <http://www.sccp.org/sccplibrary/meetings/august2001/nuecon.doc>

## PROMETNA POVEZANOST I ODRŽIVI RAZVOJ

Prof. dr. Sinan Alispahić  
 Doc. dr. Tihomir Đurić  
 Internacionalni univerzitet Travnik  
 e-mail: [sinan.alispahic@iu-travnik.com](mailto:sinan.alispahic@iu-travnik.com)

**Sažetak:** *Promet je od vitalne važnosti za europsko i nacionalno gospodarstvo. Ključni uvjet za održivi razvoj i unaprjeđenje dobra je prometna povezanost unutar zemalja članica, kao i povezanost s trećim zemljama. Uspostava snažne prometne mreže prijevoza među europskim zemljama, omogućit će promicanje razvoja i konkurentnosti. Takav pristup predstavlja okosnicu za jedinstveno prometno tržište i unaprjeđenje mobilnosti prijevoza robe i putnika na regionalnoj i nacionalnoj razini. Unaprjeđenje funkcionalnosti i učinkovitosti prijevoza, osnova je održivosti razvoja sveukupnog nacionalnog i europskog gospodarstva. Održivi razvoj označava izgradnju održivog gospodarstva koje racionalno iskorištava resurse, razvoj novih procesa i tehnologija, uključujući i zelene tehnologije, ubrzavanje razvoja prometnih mreža korištenjem informacijskih i komunikacijskih tehnologija i jačanje konkurentnosti. To će ukloniti uska grla na glavnim prometnim pravcima, poboljšati prometnu infrastrukturu i omogućiti povezivanje različitih vrsta prijevoza u multimodalni promet na cijelom području. Omogućit će sigurniji i brži prijevoz, stvoriti velike uštede i učiniti prijevoz učinkovitijim kao ključ sveukupnog gospodarskog razvoja.*

**Ključne riječi:** *Promet, prometna mreža, prometni pravci, prijevoz, mobilnost, nove tehnologije, gospodarski razvoj.*

## TRAFFIC CONNECTIONS AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT

**Abstract:** *Traffic is vital for the European and the national economy. A key requirement for sustainable development and improvement is a good traffic connections within EU members, as well as connections with third countries. The establishment of strong traffic network of transport among European countries, will enable the promotion of development and competitiveness. This approach represents a framework for the unique traffic market and improving traffic mobility of transporting goods and passengers at regional and national level. Improving the functionality and efficiency of transport is the basis of the sustainability of overall national and European economy. Sustainable development means building a sustainable economy that rationally exploits resources, development of new processes and technologies, including green technologies, accelerating the development of transport networks by using information and communication technologies and strengthening competitiveness. It will remove bottlenecks on major transport routes, improve transport infrastructure and enable the connection of different types of transport in multi-modal transport in the whole area. It will enable safer and faster transport, make great savings and make transport more efficient as a key of overall economic development .*

**Keywords:** *Traffic, transport network, transport routes, transport, mobility, new technologies, economic development.*

### 1. UVOD

Promet je od vitalne važnosti za gospodarstvo svake zemlje i njenog društva. Omogućuje gospodarski rast i stvaranje novih poslova. Mora biti održiv i u funkciji novih izazova te održivog razvoja. Buduće blagostanje Europskog gospodarskog prostora, ovisit će o sposobnosti svih njegovih regija da budu potpuno i konkurentno uključene u svjetske trendove gospodarstva. Kako bi se to ostvarilo ključan je učinkovit promet i prometna povezanost. Omogućit će poboljšanu mobilnost i uspostavu jedinstvenog prometnog prostora, kao jedinstvenog tržišta za slobodni protok putnika, tereta, usluga i informacija.

Održivi razvoj označava izgradnju održivog i konkurentnog gospodarstva koje racionalno koristi resurse, s ciljem razvoja novih procesa i tehnologija. Uključuje i zelene tehnologije, ubrzavanje razvoja pametnih mreža korištenjem informacijskih i komunikacijskih tehnologija, korištenje prometnih mreža te jačanje konkurentnih prednosti poslovanja.

Razvijena i suvremena prometna infrastruktura temeljna je pretpostavka održivog razvoja Bosne i Hercegovine. Jača njenu konkurentnost, smanjuje prometnu izoliranost i stvara pretpostavke za uravnotežen regionalni razvoj.

Od posebne je važnosti za gospodarski rast, ali i za socijalnu integraciju kao važan element socijalne kohezije. Stoga je glavni cilj dobro povezivanje svih dijelova državnog teritorija, kao i povezivanje sa susjednim državama, kako bi prometni sustav bio dovoljan za sve gospodarske, socijalne i ekološke potrebe BiH, kao preduvjet gospodarske i prometne integracije u srednjoeuropski prostor.

### 2. PROMETNA POVEZANOST EUROPSKOG PROMETNOG PROSTORA

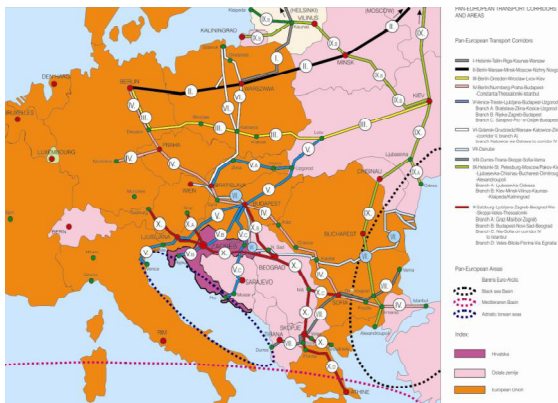
Europa je shvatila da bez moderne infrastrukture koja bi povezivala različite regionalne i nacionalne mreže država članica nije moguće uspostaviti slobodan protok roba, usluga, kapitala i radne snage. Uspostava trans-europskih energetske, prometnih i telekomunikacijskih mreža važan je element za ostvarivanje ekonomskog rasta i zaposlenosti. Zbog toga su sve države kontinenta prihvatile projekt paneuropskih prometnih koridora (Pan-European Transport Network).

#### 2.1. Paneuropski prometni koridori

Paneuropski prometni koridori utvrđuju najkraće i najkvalitetnije smjerove kretanja ljudi i robe cestama, željeznicama i plovnim putovima, donoseći višestruku korist prostorima kojima prolaze.

Paneuropska mreža prometnih koridora utvrđena je na Prvoj konferenciji europskih ministara prometa (ECMT) u Pragu 1991. godine. Nakon nje su uslijedile druge dvije Konferencije europskih ministara prometa na Kreti 1994. godine i u Helsinkiju 1997. godine.

Slika 1. Paneuropski prometni koridori



Paneuropsku mrežu prometnih koridora čine države dijela Srednje, Jugoistočne i Istočne Europe. Europska unija formirala je ovu mrežu koridora zbog toga što su se razvijene zapadne zemlje svrstane u europsku prometnu mrežu – TEN (Trans-European Network) željele proširiti na novoutemeljene države. Krajnji cilj je stvaranje jedinstvene prometne mreže Europe, koja bi nastala integracijom TEN i paneuropske mreže, kada se tehničke norme i parametri na paneuropskim koridorima usuglase s elementima TEN mreže.

Koncept Paneuropske mreže prikazan na slici 1. razvijen je u namjeri da državama, kandidatima za ulazak u Europsku uniju, pomogne uspostaviti temelje buduće infrastrukture, koja će stimulirati trgovinu među državama, proširiti robne tokove, omogućiti lakši protok prometnih sredstava i poboljšati socijalne odnose. Čine ga pojedine komponente, kao što je: Transeuropska transportna mreža na cjelokupnom području EU (TEN); Paneuropski transportni koridori, locirani na teritoriju novonastalih neovisnih država, pridruženih članica EU ili potencijalnih kandidata za ulazak u EU; Mreža TINA (engl. Transport Infrastructure Need Assessment), paneuropski transportni koridori i dodatne infrastrukturne komponente u državama, potencijalnim kandidatima za ulazak u EU; četiri paneuropska područja (engl. Paneuropean Transport Areas-PATrAS), koja pokrivaju pomorski promet; Euroazijska veza poznata kao TRACECA (engl. Transport Corridor Europe Caucasus Asia). Uključuje deset paneuropskih prometnih koridora.

## 2.2. Nova jedinstvena prometna mreža

Promet je od vitalne važnosti za efikasno gospodarstvo i održivi razvoj. Procjene su da će do 2050. godine cestovni promet porasti za 80 %, a putnički prijevoz za više 50 %. Razvoj treba trgovinu. Trgovina treba prijevoz. Bez dobre prometne povezanosti, područje EU nema uspjeha. Zbog toga su Europska komisija i ministri prometa zemalja članica Europske unije donijeli 17.10.2013. godine u Talinu odluku o smjernicama nove prometne politike EU<sup>79</sup>. Njom se želi povezati postojeća rascjepkana mreža europskih prometnica (ceste, željeznice, zračne luke, morske i riječne luke te unutarnji plovni putevi) u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu TEN-T (Trans-European Network – Transport). Cilj stvaranja jedinstvene prometne mreže jest uklanjanje uskih grla na europskim prometnim pravcima, poboljšanje infrastrukture i povezivanje različitih vrsta prijevoza u multimodalni promet diljem EU. Ovom odlukom definirano je devet koridora osnovne prometne mreže EU, slika 2. [4].

Slika 2. Osnovna prometna mreža koridora TNT-T



Ovih devet koridora prioritet su prometne politike EU, zbog čega je ustanovljen dodatni fond u vrijednosti od 26 milijardi €, za investicije za razdoblje 2014. – 2020. godina. Dva koridora prolaze pravcem sjever - jug, tri istok - zapad i četiri su dijagonalna koridora. Cilj je osigurati da postupno, a do 2050. godine velika većina europskih građana i poduzeća za 30 minuta vožnje

<sup>79</sup> Odluka o jedinstvenoj transeuropskoj prometnoj mreži (Trans - European Network – Transport, TEN-T).

dode do ove sveobuhvatne mreže. Gledano u cjelini, nova prometna mreža omogućiti će sigurnije i manje zagušeno putovanje te brže i pouzdanije putovanje.

Osnovna mreža će transformirati prometnu povezanost istoka i zapada, smanjiti uska grla, omogućiti dogradnju prometne infrastrukture i pojednostaviti prekogranični prijevoz za putnike i poslovne subjekte u cijeloj EU te poboljšati veze između različitih vrsta prijevoza i povezivanje u multimodalni prijevoz na cijelom području EU. Trebala bi biti dovršena do 2030. godine, što će ovisiti o financijskim mogućnostima. Nova mreža će:

- povezati 94 glavne europske luke sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja,
- povezat će 38 ključnih zračnih luka s ključnim željezničkim vezama u većim gradovima,
- omogućiti će razvoj 15.000 kilometara željezničke infrastrukture na visokoj razini za postizanje zadovoljavajućih brzina za putničke i teretne vlakove,
- unaprijediti će 35 graničnih prijelaza za smanjenje uskih grla,
- potpuno povezati i pokriti EU i omogućiti dostupnost svih regija [4].

Nova jezgra prometne mreže biti će „ekonomski krvotok“ jedinstvenog tržišta i jedinstvenog prometnog prostora, čime se stvara slobodan protok roba i ljudi širom EU.

### 2.3. Kratak opis prometnih koridora

Svaki koridor mora sadržavati tri načina prijevoza, tri države članice i dva prekogranična prijelaza [4]. Osnovnu prometnu mrežu čine slijedeći koridori:

- Skandinavsko-Meditranski koridor, koji je na pravcu sjever - jug ključan za europsku ekonomiju. Prelazi Baltičko more iz Finske u Švedsku i prolazi kroz Njemačku, Alpe i Italiju. Povezuje glavne urbane centre i luke Skandinavije i sjeverne Njemačke s visoko proizvodnim industrijskim centrima južne Njemačke, Austrije i sjeverne Italije i dalje talijanskim lukama do Malte;
- Sjeverno more-Baltik, koridor koji povezuje luke na istočnoj obali Baltičkog

mora s lukama Sjevernog mora. Povezati će trajektom Finsku s Estonijom, osigurati će moderne cestovne i željezničke prometne veze između triju baltičkih država te s jedne strane Poljsku, Njemačku i Nizozemsku s Belgijom s druge strane;

- Sjeverno more-Mediteran, koridor koji se proteže od Irske na sjever Velike Britanije kroz Nizozemsku, Belgiju i Luksemburg do Sredozemnog mora na jugu Francuske. Ovaj multimodalni koridor, koji obuhvaća unutarnje plovne putove u zemljama Beneluksa i Francuske, ima za cilj poboljšati usluge multimodalnog prijevoza i bolje međusobno povezivanje Britanskog otoka s kontinentalnim dijelom Europe;
- Baltik-Jadran, koridor koji je jedan od najvažnijih trans-europskih cestovnih i željezničkih pravaca. Povezuje Baltik s Jadranskim morem, kroz industrijalizirana područja južne Poljske, Beča i Bratislave te u alpskom području istočne i sjeverne Italije;
- Bliski istok-Istočni mediteran, koridor koji povezuje pomorske luke na sjeveru, Baltik, Crno i Sredozemno more. Omogućuje optimiziranje korištenja luka i autocesta koje vode prema moru. Cilj je da poboljša multimodalne veze između sjeverne Njemačke, Češke, Panonske regije i jugoistočne Europe. Proteže se preko mora od Grčke do Cipra;
- Rajnsko-alpski koridor, predstavlja jednu od najprometnijih teretnih ruta Europe. Povezuje sjever morskih luka Roterdama i Antwerpena s mediteranskim bazenom u Genovi, preko Švicarske i nekih od glavnih ekonomskih središta Rhein-Ruhr i Rhein-Main-Neckar, te regije u sjevernoj Italiji. Kao multimodalni koridor uključuje Rajnu kao unutarnji plovni put;
- Atlanski koridor, povezuje zapadni dio Pirinejskog poluotoka, zajedno s lukama Le Havre i Rouen do Pariza i dalje Mannheim/Strasbourg, sa željezničkim linijama velikih brzina, uključujući i Seineu kao unutarnji plovni put;
- Rajna-Dunav koridor, s Dunavom kao glavnim osloncem. Povezuje središnja područja oko Strasbourga i Frankfurta preko južne Njemačke do Beča, Bratislave, Budimpešte i do Crnog mora;
- Mediteranski koridor, povezuje Pirinejski poluotok s Mađarsko-Ukrajinskom

granicom. Prati mediteranske obale Španjolske i Francuske, prelazi Alpe prema istoku preko sjeverne Italije, jadransku obalu u Hrvatskoj i Sloveniji prema Mađarskoj. Osim rijeke Po u sjevernoj Italiji sastoji se od ceste i željeznice.

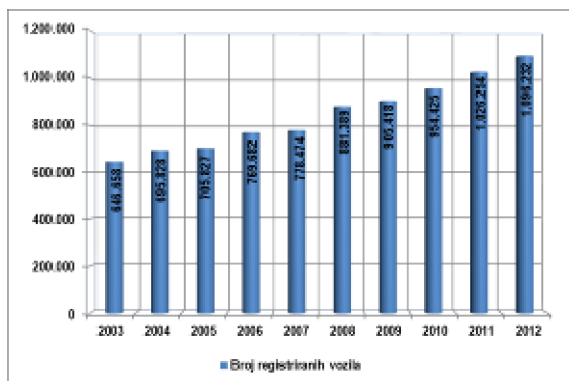
### 3. PROMETNA POVEZANOST BOSNE I HERCEGOVINE

Prometna povezanost BiH sa zemljama EU i okruženja, ključ je održivosti i razvoja gospodarstva. Pri tome treba uvažiti realnu činjenicu posebnosti stanja prometne povezanosti u njenim entitetima. Posljedice ratnih zbivanja ostavile su traga. Došlo je do velikih migracija stanovništva, posebno iz ruralnih sredina u urbana središta, gdje danas većina stanovnika živi. U tim gradovima prometna infrastruktura nije se značajno mijenjala, a značajno se povećao broj stanovnika i broj vozila.

#### 3.1. Stanje prometne mreže

Kada se u razmatranje uzme i očekivani porast broja stanovnika do 2020. godine, za oko 16 % te porast BDP za više od 50 % [5], očekivano postojeća mreža prometnica ne udovoljava potrebama mobilnosti, a niti današnjem njihovom prometnom opterećenju. Unatoč ekonomskoj krizi, broj registriranih motornih vozila se iz godine u godinu povećava, slika 3. U 2012. godini registrirano je 1.096.232 vozila, što je povećanje za oko 7 % u odnosu na 2011. godinu.

Slika 3. Broj registriranih motornih vozila u Bosni i Hercegovini, [6]



Prema dostupnim podacima ukupna dužina cestovne mreže u Bosni i Hercegovini, iznosi

22.947 km od čega je 84 km autocesta (u FBiH 52 km, u RS 32 km), 36,8 km cesta rezerviranih za promet motornih vozila, 3.864,50 km magistralnih cesta, 4.762,09 km regionalnih, te oko 14.200 km lokalnih cesta<sup>80</sup>. Smatra se slabije razvijenom cestovnom mrežom u Europi. Tehničke karakteristike ne udovoljavaju europskim standardima. Prosječna starost cesta sa suvremenim kolničkim zastorom je oko 30 godina. Operativne brzine iznose oko 50 km/h. Gustoća ukupne cestovne mreže iznosi oko 45 km na 100 km<sup>2</sup>, odnosno 4,7 km na 1.000 stanovnika, dok gustoća magistralnih cesta iznosi 7,6 km na 100 km<sup>2</sup>. To je dva i pol do četiri puta manje, nego u razvijenim zemljama EU. U Federaciji BiH gustoća magistralnih cesta iznosi 7,84 km na 100 km<sup>2</sup>, a u Republici Srpskoj 7,18 km na 100 km<sup>2</sup>, [7].

Na više prometnica ili dionica cestovne mreže promet se odvija usporeno, s čestim zastojima u vršnim satima opterećenja. To generira visoke troškove prijevoza, gubitak vremena, događanje prometnih nesreća, povećanje emisije ispušnih plinova, štete ekosustavu itd. Sve to utječe na povećanje vremena prijevoza do određenog odredišta, što predstavlja zapreku održivom razvoju.

#### 3.2. Mreža prioriternih prometnica

Prometni sustav mora optimalno povezati sva područja BiH, odnosno područja njenih entiteta, u funkciji gospodarstva i održivog razvoja. Utvrđene smjernice izgradnje prometne infrastrukture kao dijela europske prometne mreže moraju se provesti, kako bi se u što kraćem vremenskom razdoblju BiH prometno povezala s prometnom mrežom koridora koji prolaze područjem Jugoistočne Europe i državama koje su u okruženju. Potrebno je stvoriti sve preduvjete kako bi BiH ispunila zahtjeve nove prometne politike EU i integrirala se u europski prometni sustav. Programima su utvrđeni jasni ciljevi i prioriteti budućeg razvoja prometne infrastrukture na podizanju kvalitete usluga osnovne mreže prometnica [5], slika 4.

<sup>80</sup> Pojedini podaci preuzeti su iz Informacije o stanju cestovne mreže u BiH u 2008. godini.

Slika 4. Mreža prioritetnih cesta BiH T MAP, [1]



Slika 3.1.3 BiHTMAP Prijedlozi projekata

Utvrđene smjernice i programe rekonstrukcije, izgradnje prometne infrastrukture i novih prometnica potrebno je revidirati i uskladiti s novom prometnom politikom EU i osnovnom prometnom mrežom TNT-T koridora. Brojni su razlozi za investiranja u izgradnju prometnica, kao što je povećana prijevozna potražnja, povećan broj putnika, roba i vozila, uvjeti integracije u EU, rast ekonomije i dr..

### 3.3. Prometni koridor 5c

Koridor 5c predstavlja prioritet infrastrukture BiH. Proteže se pravcem Budimpešta - Osijek - Sarajevo - Ploče i poveznica je Sjeverne, Srednje i Južne Europe, slika 5.

Slika 5. Koridor 5c, [8]



Postojeći plan izgradnje autocesta i brzih cesta u BiH, u prvi plan stavlja izgradnju koridora 5c. Ima vrlo značajnu vrijednost za prostorno povezivanje i gospodarsku integraciju srednjoeuropskog prostora. Vrlo je značajan za Hrvatsku i Mađarsku

i njihovo prometno povezivanje. Najduži dio ovog koridora nalazi se na području BiH, u dužini od 340 km. Izgradnjom autoceste unaprjeđuje se prometno povezivanje BiH sa EU, odnosno s Hrvatskom i susjednim zemljama te se poboljšava potencijal za razvoj gospodarstva. Prema raspoloživim podacima na pravcu koridora 5c u BiH živi 56 % stanovništva te 59 % od ukupnog broja zaposlenih koji stvaraju 63 % društvenog proizvoda. Njime prolaze cestovne i željezničke prometnice kao europske prometnice. Dužina željezničke pruge iznosi 360 km, na kojoj se mogu razviti visoke brzine.

Dinamika izgradnje ove autoceste vrlo je spora. Prema planiranim rokovima trebala je već biti izgrađena. U posljednjih 13 godina izgrađeno je svega 37 km autoceste, što predstavlja osnovni problem prometnog povezivanja područja BiH, razvoja gospodarstva kao i problem povezivanja sa zemljama EU i Jugoistočne Europe. Izgradnja se mora intenzivirati i završiti u najkraćem roku, kako bi se BiH što prije povezala na novodefinirane prometne koridore EU. Do sada je izgrađeno 52 km autoceste, a u gradnji je 50 km na šest aktivnih gradilišta. Prema planu, do kraja 2014. godine u promet bi trebalo biti pušteno ukupno 102 km autoceste, [8].

### 3.4. Granični prijelazi

Prema ugovoru između Republike Bosne i Hercegovine i Hrvatske (19.06.2013. potpisan u Bruxellesu) uspostavljeni su za međunarodni cestovni prijevoz putnika i tereta slijedeći granični prijelazi:

- Gradiška i Bijača, na kojima se obavljaju inspeksijske kontrole prilikom prijevoza u skladu sa zakonodavstvom ugovornih strana,
- Orašje, Izačić, Gorica i Ivanica, na kojima se obavlja kontrola usklađenosti s tržišnim standardima i utvrđivanje zdravstvene ispravnosti u skladu sa zakonodavstvom ugovornih strana, [9].

Za željeznički promet ustrojeni su granični prijelazi: Brčko, Šamac, Dobrljin, Marin Brod i Čapljina.

Za međunarodni cestovni prijevoz putnika i tereta ustrojani su slijedeći granični prijelazi: Brčko, Šamac, Brod, Gradina, Velika Kladuša, Strmica, Kamensko, Osoje, Neum I i Neum II.

Za međunarodni cestovni prijevoz putnika ustrojani su granični prijelazi: Crveni Grm, Doljani, Kostajnica, Novi Grad, Orahovlje, Prisika, Ripač, Trebimlja, Zvirici.

Na autocesti koridora 5c u izgradnji su dva granična prijelaza, na jugu Bijača, a na sjeveru Svilaj.

#### **4. UTJECAJ NOVE MREŽE TNT-T KORIDORA NA PROMETNU POVEZANOST BiH**

Analiza mreže utvrđenih prioritetnih prometnih koridora, kao jezgra osnovne prometne mreže EU, pokazuje slijedeće:

- područje Bosne i Hercegovine novom mrežom prometnih koridora nije obuhvaćeno,
- koridor 5c kao krak koridora 5 nije prioritetan za EU,
- koridor 10 također nije prioritetan za EU, koji prolazi područjem Hrvatske (autocesta Zagreb - Lipovac) i dalje prema istoku kroz Srbiju do Grčke,
- koridor jadransko-jonske autoceste nije posebno važan za EU, iz razloga što ne ispunjava predviđene kriterije,
- područje susjedne Hrvatske samo manjim dijelom obuhvaćeno je novom mrežom prometnih koridora, od Rijeke preko Zagreba do mađarske granice, na tzv. Mediteranskom koridoru koji se proteže od Pirinejskog poluotoka pa sve do granice Mađarske i Ukrajine, te riječnim koridorom Rajna - Dunav koji prolazi granicom Hrvatske i Srbije.

Nakon ovakvog rješenja, nameće se logično pitanje: Je li u definiranju okosnice prioritetne prometne mreže Europske unije ulogu odigrale političke i ekonomske prilike u Bosni i Hercegovini i u okruženju? Može se osnovano zaključiti da je upravo to bio jedan od glavnih razloga, zbog kojeg koridor 5c nije ušao u prioritetne prometne koridore, i ako udovoljava kriterijima TNT-T mreže. Uz činjenicu da Bosna i Hercegovina nije članica EU i da nije u stanju rješavati i najmanja otvorena pitanja sa susjedima, a posebno s Hrvatskom, pridonijelo je da se

koridor 5c, nije našao na pravcu prioritetnih koridora.

Nova revidirana državna strategija razvoja mreža prometnica BiH mora dati odgovore u kojem roku i kojim načinom investiranja izgraditi prioritetne prometnice za obavljanje multimodalnog prijevoza i omogućiti pristup i povezivanje sa zemljama Europske unije i TNT-T koridorima. To će u konačnici imati značajan utjecaj na integraciju, ekonomski razvoj i gospodarstvo Bosne i Hercegovine. U okviru jezgre mreže EU osigurati koordiniranu provedbu infrastrukturnih projekata koji značajno pridonose efikasnosti cjelokupnog prometnog sustava BiH i prometnog sustava Europske unije. Razviti pametnu, poboljšanu i potpuno povezanu prometnu infrastrukturu te u cijelosti iskoristiti informacijske i komunikacijske tehnologije. Usmjeriti interes na urbanu dimenziju prijevoza gdje dolazi do najvećeg dijela zagušenja i emisije ispušnih plinova.

#### **ZAKLJUČAK**

Prometno povezivanje europskog gospodarskog prostora u jedinstvenu transeuropsku mrežu devet prometnih koridora i jedinstveno tržište, omogućiti će slobodan protok ljudi, roba, usluga i informacija širom Europske unije.

Prometni sustav Bosne i Hercegovine mora racionalno prometno povezati sva njena područja, u funkciji gospodarstva i održivog razvoja. Potrebno je u skladu s novom prometnom politikom Europske unije utvrditi državnu strategiju (objediniti entitetske strategije) izgradnje prometne infrastrukture. To će u optimalnom vremenskom razdoblju omogućiti prometno povezivanje s prometnom mrežom Europske unije i državama u okruženju.

Ovakvim pristupom stvoriti će se svi preduvjeti za ispunjenje zahtjeva nove prometne politike Europske unije, a Bosna i Hercegovina će se integrirati u europski prometni sustav. U konačnici to će imati značajan utjecaj na integraciju, ekonomski razvoj i gospodarstvo Bosne i Hercegovine te će osigurati održivi razvoj za buduće naraštaje.

#### **LITERATURA**

1. Bosnia-Herzegovina Transport Master Plan 2001.-2020. (03/2001).

2. Regionalna strategija sigurnosti cestovnog prometa (RRSS) za SEETO članice, 2009.
3. White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system, Brussels, 2011.
4. European Commision, Trans European Transport Network, 2013.
5. Program razvoja cesta u Federaciji BiH za period 2007.-2010.
6. Brojanje saobraćaja u Federaciji Bosne i Hercegovine, 2012.
7. Hercegovine, 2012.
8. Informacija o stanju cestovne mreže u Bosni i Hercegovini u 2008. godini, BIHAMK, Sarajevo, 2009.
9. Javno preduzeće Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. Mostar, 2013.
10. Bosna i Hercegovina, Ministarstvo komunikacija i transporta, Ugovor o između Bosne i Hercegovine i Hrvatske o graničnim prijelazima, Bruxelles, 2013.

## Internet izvori

- [www.ec.europa.eu/ten/transport](http://www.ec.europa.eu/ten/transport)
- [www.jpautoceste.ba](http://www.jpautoceste.ba)
- [www.autoputevi.rs](http://www.autoputevi.rs)

## TRENDOVI RAZVOJA VOJNE (NAMJENSKE) INDUSTRIJE BOSNE I HERCEGOVINE

Mehmed Konaković, MA dipl.ing  
Ministarstvo odbrane Bosne i Hercegovine  
e-mail: konakovicmesa@hotmail.com

**Sažetak:** Namjenska industrija predstavlja najprofitabilniju granu privrede, zaključak je okruglog stola "Stanje i pravci razvoja namjenske proizvodnje u BiH", održanog 14.12.2010.godine u Vanjskotrgovinskoj komori BiH u Sarajevu. S obzirom na trenutno stanje i na tendenciju stalnog slabljenja ove značajne industrijske grane, neophodne su hitne aktivnosti na zaustavljanju negativnog trenda za ovu industrijsku granu, a potom stvaranja uvjeta za njenu revitalizaciju i eventualni daljnji razvoj, konstatirali su prisutni. Ovako je govoreno 2010. godine. Vođene su rasprave o negativnom trendu o prijeko potrebi zaustavljanja tog trenda. Vođene su debate o tome kako se u svijetu ostvaruje razvoj namjenske industrije, da naša industrija propada, kako je iskorišteno 10% kapaciteta i sl. Najednom se, nakon dvije do tri godine kasnije, o toj istoj namjenskoj industriji govori kao o čudu. Došlo je do naglog preokreta, a trendovi postaju pozitivni. U četvrtak, 29.08.2013. godine objavljen je naslov u novinama (Slobodna Bosna) "Krenulo namjenskoj industriji: "Igman" i "Pretis" rađe u tri smjene!" Šta se to desilo za samo tri godine. S nekoliko ugovora čija vrijednost premašuje 200 miliona eura, namjenska industrija se ubrzano oporavlja i okreće trendove u uzlanu liniju. U posljednje vrijeme namjenska industrija Bosne i Hercegovine bilježi izvozne rezultate od više desetina miliona eura godišnje. Ovo su pozitivne priče o bosanskohercegovačkoj privredi i može ih biti više.

**Ključne riječi:** namjenska industrija, trend, izvoz, stanje, kapaciteti

## TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF MILITARY (DESIGNATED) INDUSTRY IN BOSNIA AND HERZEGOVINA

**Abstract:** Designated industry is the most profitable branch of the economy, the conclusion of the round table " Status and development of a dedicated production in Bosnia and Herzegovina ", held 14.12.2010.godine the Foreign Trade Chamber of Bosnia and Herzegovina in Sarajevo. Given the current situation and the tendency of constant weakening of this important industry, are necessary urgent action to curb the negative trend in this industry, and then create the conditions for its revitalization and possible further development, noted the present. This is some truth in 2010. Discussions were held about the negative trend of need to stop this trend. Guided by the debate about how the world works on development of military industry, our industry collapses, as was utilized 10% of capacity, etc. Suddenly, after two to three years later on the same dedicated industry referred to as a miracle. There was a sudden reversal, and trends become positive. On Thursday, 29/08/2013.